



INTERCITÉS - ADC SNCF VOYAGEURS

OXYGÈNE : L'UNSA-FERROVIAIRE DÉTAILLE LES FAUSSES PROMESSES DE LA DIRECTION !

Dans le cadre du recrutement d'ADC par IC pour alimenter ses futures résidences de l'Établissement OXYGÈNE, (lignes Paris-Clermont et Paris-Toulouse), la Direction de Projets vous informe, mais attention aux non-dits !

L'UNSA-Ferroviaire, forte de ses relais dans les différents dépôts et UP, a eu vent que la Direction de Projets OXYGÈNE faisait parfois des promesses, comme par exemple à Clermont-Ferrand ou en Île-de-France, sans tenir compte des réalités du terrain pour les agents déjà en place.

Il est de notre responsabilité, à l'UNSA-Ferroviaire, de rétablir certaines vérités, et surtout d'alerter les potentiels ADC intéressés par le futur Établissement OXYGÈNE.

Parcours professionnel et accès au TGV

La direction promet aux ADC qui rejoignent le projet OXYGÈNE un accès à la conduite des TGV de la gare de Lyon.

Il est important de rappeler que le projet OXYGÈNE aura une résidence sur le bassin d'emploi de Paris Sud-Est (PSE), où des règles de parcours professionnel spécifiques s'appliquent déjà.

Rappel des règles :

- Le parcours pro PSE est réservé aux résidences du bassin d'emploi. Tout ADC qui arrive sur le bassin d'emploi de Paris Sud-Est en provenance d'un autre bassin est soumis à un délai de carence de 48 mois pour l'accès au TGV. Cette règle a pour objectif de ne pas pénaliser les ADC ayant déjà fait leur carrière sur PSE et qui souhaitent, eux aussi, accéder à la conduite des TGV.
- Une fois cette période de 48 mois révolue, les ADC venant de l'extérieur attendent leur tour, au même titre que tous les ADC du bassin de PSE, pour l'accès à la formation TGV.



Accès PNIC

L'UNSA-Ferroviaire a été informée que la direction promet de faciliter l'accès au Pôle National InterCités.

Nous tenons à informer les ADC qu'actuellement, certains ADC de l'UP Voyages Paris Charolais (UP IC-TGV de Gare de Lyon) avec les compétences requises et validées sont déjà en attente pour rejoindre le PNIC depuis plus de deux ans !...

POUR MOI,
C'EST L'UNSA !



Il est crucial de souligner qu'en cette période délicate de gestion des effectifs des conducteurs de trains chez Intercités, la direction privilégie une stratégie de recrutement qui consiste à puiser des ADC provenant d'autres secteurs d'activité où la tension sur les effectifs est moins prononcée (TRANSILIEN, TER, etc.).

Cette approche, bien que potentiellement motivée par des impératifs opérationnels, est

fermement dénoncée par l'UNSA-Ferroviaire. Nous contestons cette politique qui risque de fragiliser davantage des équipes déjà sous pression, en ne cherchant pas de solutions structurelles pour améliorer la situation des effectifs ADC au sein même d'IC.

Cette situation interroge sur la vision à long terme de la gestion des ressources humaines et des priorités de la direction.



Parcours Pro : Des mesures qui menacent la mobilité et l'évolution professionnelle

L'UNSA-Ferroviaire a identifié deux mesures principales qui, si elles sont appliquées, auront un impact négatif significatif sur la carrière des ADC :

#1 **Priorité aux mutations internes sur les parcours pro** : une autre disposition, déjà présentée aux agents du service commercial train (ASCT), vise à donner la priorité aux mutations internes, donc des ADC déjà formés par rapport aux parcours professionnels classiques. Cela signifie que les opportunités d'avancement ou de changement d'affectation pour les ADC, qui souhaitent suivre un parcours professionnel prédéfini, pourraient être reléguées au second plan, au profit d'agents déjà en poste désirant changer d'affectation interne. Cette mesure décourage la planification de carrière à long terme et favorise une logique de gestion économique des effectifs plutôt que de développement des compétences individuelles.

#2 **Blocage des ADC sur l'activité OXYGÈNE** : la direction prévoit que les ADC qui rejoindront l'activité OXYGÈNE sur certaines résidences seront contraints d'y rester bloqués pour une période minimale de 36 mois. Cette mesure est inacceptable, car elle limite drastiquement la mobilité et entrave la capacité des ADC à évoluer vers d'autres activités ou résidences, gelant de fait leur parcours professionnel pour une durée significative. La direction justifie ce blocage comme étant une sorte de "dédit de formation", un dédit de formation liant l'agent à l'entreprise pour une certaine durée après sa formation. Depuis quelques temps, la SNCF inclut des dédits de formation dans les contrats de travail des ADC. **Les Activités n'ont pas à faire leur propre "dédit"**.



L'opposition ferme de l'UNSA-Ferroviaire

Pour l'UNSA-Ferroviaire, ces deux mesures sont intrinsèquement contradictoires avec le principe même du respect des parcours professionnels. La notion de "parcours Pro" implique une capacité à évoluer, à se former, à changer d'activité ou de résidence en fonction des aspirations et des compétences de chaque agent. Les propositions de la Direction INTERCITÉS, en revanche, tendent à rigidifier le système, à limiter les opportunités et à entraver la progression de carrière des ADC.

En conséquence, l'UNSA-Ferroviaire s'oppose

fermement à l'application de ces mesures. Nous continuerons de défendre activement les intérêts des ADC et de militer pour que leurs parcours professionnels soient véritablement garantis, avec la flexibilité et les opportunités nécessaires à leur épanouissement et à leur progression au sein de l'entreprise. Nous appelons la Direction IC à revoir sa position et à engager un dialogue constructif avec les organisations syndicales afin de trouver des solutions qui respectent pleinement les droits et les aspirations des agents de conduite.

Commande OXYGÈNE (Proposition de la direction IC)

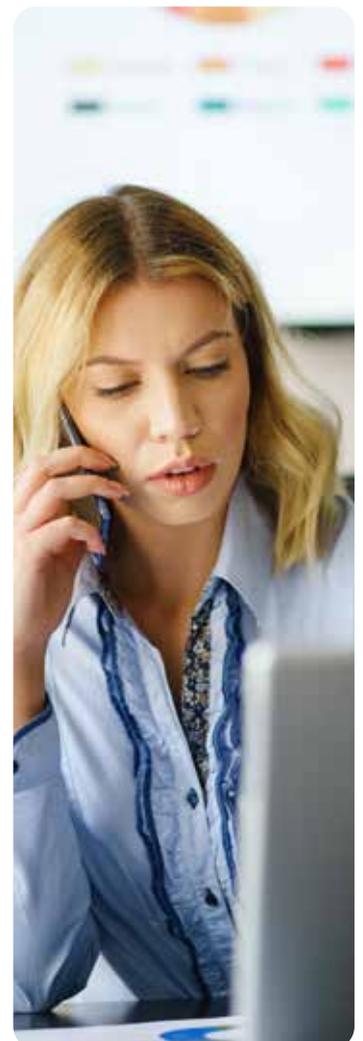
Une commande OXYGÈNE unique, centralisée, mixte ADC/ASCT sera créée en 2x8 et 7/7. Elle sera située à la tour Traversière à Paris. Nous réclamons que les agents aient un accès à ces locaux afin de pouvoir se rendre physiquement sur les lieux.

En dehors de ces horaires, c'est le Centre de Supervision IC (en 3x8) qui sera en lien avec les agents.

#1 Pour OXYGÈNE, un appui local mixte ADC/ASCT sera déployé à Clermont-Ferrand et un autre à Brive/Limoges. Cependant, l'UNSA dénonce fermement cette vision limitée. La longue liste de tâches qui seront assignées au bureau de commande, allant de la gestion administrative à l'accompagnement opérationnel (appui commande / documentations / magasin / digital des ADC et ASCT), laisse malheureusement présager que le temps réellement consacré à la gestion et au bien-être des ADC sera fortement limité. Nous craignons que cette surcharge de travail ne nuise à la qualité de l'encadrement et à la proximité nécessaire avec le personnel,

créant ainsi un risque de déshumanisation des relations de travail.

#2 L'UNSA-Ferroviaire est au côté des ADC IC afin d'avoir une meilleure conciliation entre vie personnelle et professionnelle. Le projet actuel de la direction ne le permet pas, la qualité de vie au travail va être dégradée. Trop de FAC en grille afin d'être auto-remplacé... Dans ces conditions, organiser sa vie personnelle devient un défi. De plus, comment garantir aux ADC qu'ils pourront prendre leurs congés ? Quelle sera leur rémunération ?



Ce que propose l'UNSA-Ferroviaire pour améliorer les conditions de travail et de rémunération des ADC INTERCITÉS :

L'UNSA-Ferroviaire réclame de la diversité dans le travail des ADC et dénonce la spécialisation engagée dans cette activité. Afin de permettre la diversité du travail, nous réclamons la création d'un Établissement Traction unique INTERCITÉS.

L'UNSA-Ferroviaire réclame pour l'ensemble des ADC de la SNCF une prime Traction garantie par établissement, et cela de longue date. La création

de cette prime garantie serait d'autant plus importante chez INTERCITÉS, où la baisse des primes de Traction est un constat depuis des années ! Trains supprimés, journées inutilisées, ou encore perte de charge ou suppression de la multi-activité sont autant de facteurs contributifs à la perte de salaire des ADC IC. Et les projets en cours vont aggraver cette situation.

L'UNSA-Ferroviaire exige :

- #1** La création d'une catégorie spécifique pour les parcours Intercités, avec un taux kilométrique et un taux de rémunération adaptés dans le cadre des parcours professionnels (art. 5 du TT 00009 et point 2-3 du TT 00010).
- #2** La création d'une prime supplémentaire pour la conduite des trains Intercités bénéficiant aux ADC TA et aux ADC TB (art. 8 du TT 00009).
- #3** La sécurisation de la prime traction.

Aujourd'hui, à l'heure de l'hyperspécialisation chez IC, il est temps que la rémunération des ADC IC soit enfin à la hauteur !

UNSA Ferroviaire

SNCF VOYAGEURS
ADC INTERCITÉS

RÉMUNÉRATION EN DANGER

LA DIRECTION DE LA TRACTION DOIT AGIR

La situation des agents de conduite affectés aux trains Intercités est devenue critique. Au-delà de la dégradation des conditions de travail, la rémunération est en chute libre, directement impactée par le système de prime de traction. L'UNSA tire la sonnette d'alarme.

En résumé

En résumé, les négociations entre l'UNSA-Ferroviaire et la direction révèlent des divergences majeures sur plusieurs points clés :

- **La diversité des tâches :** la direction privilégie la polycompétence (un seul agent pour plusieurs tâches), alors que l'UNSA-Ferroviaire demande davantage de diversité dans les roulements et missions.
- **La rémunération :** la direction justifie la perte de salaire en cas d'inutilisation ou de suppression de trains, par la baisse d'activité. Une position contestée par l'UNSA-Ferroviaire qui demande une meilleure rémunération et sa sécurisation.
- **Vie Pro / Perso :** proportion de FAC en grille trop élevée !
- **Parcours Pro :** l'UNSA-Ferroviaire refuse qu'IC entrave la progression des agents pour des raisons économiques.
- **La sécurité et le service à bord :** l'UNSA-Ferroviaire s'oppose fermement à l'EAS (exploitation à agent seul) pour les trains OXYGÈNE et réclame la présence de deux ASCT. La direction, elle, maintient l'option d'un seul agent, avec la possibilité de faire circuler le train en son absence exceptionnelle.
- **L'ergonomie des rames :** face aux préoccupations soulevées par nos experts, la direction n'a apporté aucune réponse concrète.
- **Les systèmes de contrôle :** la direction élude la question du système SEVAC (caméra et micro embarqués, pointés sur l'ADC) et se retranche derrière une volonté de l'autorité organisatrice pour justifier son utilisation ainsi que celle de l'éthylotest, des points qui suscitent de fortes oppositions de la part de l'UNSA-Ferroviaire pour des raisons évidentes.



Face à ces réponses jugées évasives ou insatisfaisantes, l'UNSA-Ferroviaire conclut que la direction se montre déconnectée des réalités du terrain et des difficultés rencontrées par les agents. Le syndicat réaffirme son soutien indéfectible aux ADC IC et sa détermination à poursuivre la lutte pour faire valoir leurs revendications légitimes.